

TEMA: 0709 PIC Comercial-Cáp.2-Sistemas aeronave

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20099805	Aplicar calor al carburador	C
OPCION A:	no afecta a la mezcla.	
OPCION B:	empobrece la mezcla de aire y combustible.	
OPCION C:	enriquece la mezcla de aire y combustible.	
OPCION D:		
PREG20099783	Antes de cortar motor, al estar en mínimo, se apaga momentáneamente la ignición. El motor sigue corriendo sin interrupción; esto	B
OPCION A:	es normal debido a que el motor suele detenerse moviendo la mezcla a cut-off mínimo.	
OPCION B:	no debe pasar. Indica que un magneto no hace tierra en la posición OFF.	
OPCION C:	es una práctica inadecuada, pero no indica nada incorrecto.	
OPCION D:		
PREG20099784	Dejar encendido el calor del carburador al despegar	C
OPCION A:	empobrece la mezcla para más potencia en el despegue.	
OPCION B:	reduce la distancia de despegue.	
OPCION C:	incrementa la carrera en el terreno.	
OPCION D:		
PREG20099785	Una manera de detectar la rotura en el cable de tierra primario de un magneto es	A
OPCION A:	poner en mínimo el motor y apagar momentáneamente la ignición.	
OPCION B:	añadir máxima potencia, mientras se aplica los frenos, y apagar momentáneamente la ignición.	
OPCION C:	correr en un magneto, empobrecer la mezcla y observar si se suscita una elevación en la presión del manifold.	
OPCION D:		
PREG20099786	Es más latente la posibilidad de obstrucción en las bujías si	A
OPCION A:	la aeronave gana altitud sin ajuste de mezcla.	
OPCION B:	la aeronave desciende de altitud sin ajuste de mezcla.	
OPCION C:	se mueve el acelerador de la aeronave de manera muy abrupta.	
OPCION D:		
PREG20099787	El motivo más probable por el que un motor sigue corriendo tras haber apagado la ignición es	C
OPCION A:	residuos de carbón sobre las bujías.	
OPCION B:	que el cable de tierra de un magneto hace contacto con la carcasa del motor.	
OPCION C:	rotura en el cable de tierra de un magneto.	
OPCION D:		

PREG20099788	Si se desconecta el cable de tierra entre el magneto y el interruptor de la ignición, el motor	C
OPCION A:	no opera con un magneto menos.	
OPCION B:	no puede arrancar con el interruptor en la posición BOTH.	
OPCION C:	podría arrancar en forma accidental si se mueve la hélice habiendo combustible en el cilindro.	
OPCION D:		

PREG20099789	Para lograr el enfriamiento interno, los motores recíprocos de una aeronave dependen específicamente de	B
OPCION A:	un aumentador de aleta de ventilación (cowl flap) que funcione adecuadamente.	
OPCION B:	la circulación del aceite lubricante.	
OPCION C:	la adecuada relación de producción entre freón y compresor.	
OPCION D:		

PREG20099790	El piloto controla la relación entre aire y combustible con	C
OPCION A:	el acelerador.	
OPCION B:	la presión del manifold.	
OPCION C:	el control de la mezcla.	
OPCION D:		

PREG20099791	¿Cuál afirmación es la que mejor describe el principio operacional de una hélice de velocidad constante?	C
OPCION A:	Cuando el piloto varía la posición del acelerador, el gobernador de hélice origina que el ángulo de paso de las palas permanezca invariable.	
OPCION B:	Un alto ángulo de pala, o un paso mayor, reduce la resistencia de la hélice y posibilita mayor potencia para los despegues.	
OPCION C:	El control de la hélice regula las revoluciones del motor y a su vez las revoluciones de sí misma.	
OPCION D:		

PREG20099792	¿Qué procedimiento se debe utilizar en un avión con hélices de velocidad constante y motores convencionales para evitar el esfuerzo indebido en los componentes de motor? Si la potencia	B
OPCION A:	es menor, reducir las revoluciones antes de reducir la presión del manifold.	
OPCION B:	es mayor, incrementar las revoluciones antes de incrementar la presión del manifold.	
OPCION C:	es mayor o menor, regular las revoluciones antes que la presión del manifold.	
OPCION D:		

PREG20099793	5185-1 Puede suscitarse la detonación a ajustes de alta potencia si	A
OPCION A:	se enciende instantáneamente la mezcla de combustible en vez de consumirse en forma progresiva y uniforme.	

OPCION B: una mezcla de combustible excesivamente rica origina una ganancia explosiva en la potencia.

OPCION C: se enciende la mezcla de combustible con demasiada anticipación por residuos calientes de carbón en el cilindro.

OPCION D:

PREG20099794 Se conoce al consumo incontrolado de la carga de aire y combustible antes de la ignición normal de la chispa como C

OPCION A: combustión instantánea.

OPCION B: detonación.

OPCION C: pre-ignición.

OPCION D:

PREG20099795 La relación aire/combustible se da entre el B

OPCION A: volúmen de combustible y el volúmen de aire que ingresa al cilindro.

OPCION B: peso del combustible y peso del aire que ingresa al cilindro.

OPCION C: peso del combustible y peso del aire que ingresa al carburador.

OPCION D:

PREG20099796 Se puede ajustar el control de la mezcla, lo cual A

OPCION A: impide que la combinación de aire con combustible se enriquezca demasiado a grandes altitudes.

OPCION B: regula la cantidad de flujo de aire a través del venturi del carburador.

OPCION C: impide que la combinación de aire con combustible se empobrezca al ascender el avión.

OPCION D:

PREG20099797 ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto al efecto causado por aplicar calor al carburador? A

OPCION A: Enriquece la mezcla de aire y combustible.

OPCION B: Empobrece la mezcla de aire y combustible.

OPCION C: No tiene efecto alguno sobre la mezcla de aire y combustible.

OPCION D:

PREG20099798 La detonación se suscita en el motor recíproco de una aeronave cuando C

OPCION A: hay un incremento explosivo de combustible generado por una mezcla de aire con combustible demasiado rica.

OPCION B: las bujías reciben una sacudida eléctrica generada por un corto en el cableado.

OPCION C: la carga no consumida en los cilindros está sujeta a la combustión instantánea.

OPCION D:

PREG20099799 La eficiencia de la hélice es la A

OPCION A: relación entre caballos de fuerza de empuje y caballos de fuerza de frenos.

OPCION B: distancia real en la que una hélice desarrolla una revolución.

OPCION C: relación entre paso geométrico y paso efectivo.

OPCION D:

PREG20099800 Se diseña una hélice de paso fijo para la mejor eficiencia sólo a una combinación determinada de B

OPCION A: altitud y RPM.

OPCION B: velocidad aérea y RPM.

OPCION C: velocidad aérea y altitud.

OPCION D:

PREG20099801 El motivo para las variaciones en el paso geométrico en la pala de una hélice es C

OPCION A: permitir un ángulo de incidencia relativamente constante en su longitud al encontrarse en vuelo crucero.

OPCION B: Impedir que la parte de la pala cerca al cubo entre en pérdida en vuelo crucero.

OPCION C: permitir un ángulo de ataque relativamente constante en su longitud al encontrarse en vuelo crucero.

OPCION D:

PREG20099802 Una descoordinación en los contrapesos del cigüeñal de un motor produce un esfuerzo excesivo cuyo posible origen puede ser A

OPCION A: abertura y cierre rápidos del acelerador.

OPCION B: hielo en el carburador que se forma en la válvula del acelerador.

OPCION C: operar con una mezcla de aire y combustible excesivamente rica.

OPCION D:

PREG20099803 La mejor mezcla de potencia es aquella de la relación entre aire y combustible en la cual B

OPCION A: las temperaturas de la cabeza de cilindro son las más heladas.

OPCION B: se puede obtener la máxima potencia para cualquier ajuste de acelerador determinado.

OPCION C: se puede obtener una potencia determinada con la máxima presión de manifold o ajuste de potencia.

OPCION D:

PREG20099804 La detonación puede ser causada por C

OPCION A: una mezcla demasiado rica.

OPCION B: temperaturas bajas de motor.

OPCION C: utilizar un combustible de grado menor al recomendado.

OPCION D:

PREG20099806 Una indicación de temperatura de aceite de motor anormalmente alta puede tener su origen en B

OPCION A: un rodaje defectuoso.

OPCION B: un nivel de aceite demasiado bajo.

OPCION C: operar con una mezcla excesivamente rica.

OPCION D:

PREG20099807 ¿Qué sucede si no se hace el empobrecimiento con el control de la mezcla al incrementarse la altitud de vuelo? C

OPCION A: Es menor el volúmen del aire que ingresa al carburador y mayor la cantidad de combustible.

OPCION B: Es menor la densidad del aire que ingresa al carburador y mayor la cantidad de combustible.

OPCION C: Es menor la densidad del aire que ingresa al carburador y constante la cantidad de combustible.

OPCION D:

PREG20099808 A menos que sea regulada, la mezcla de aire y combustible se enriquece con un incremento en la altitud debido a que la cantidad de combustible C

OPCION A: es menor al igual que el volúmen de aire.

OPCION B: permanece constante mientras que es menor el volúmen de aire.

OPCION C: permanece constante mientras que es menor la densidad del aire.

OPCION D:

PREG20099809 Regular en altitud el control de la mezcla de aire y combustible sirve en principio para A

OPCION A: reducir el flujo de combustible a fin de compensar la menor densidad del aire.

OPCION B: reducir la cantidad de combustible en la mezcla a fin de compensar la mayor densidad del aire.

OPCION C: incrementar la cantidad de combustible a fin de compensar la menor presión y densidad del aire.

OPCION D:

PREG20099810 A grandes altitudes, una mezcla excesivamente rica origina B

OPCION A: sobrecalentamiento del motor.

OPCION B: obstrucción en las bujías.

OPCION C: una mejor operación del motor incluso a pesar de un incremento en el consumo de combustible.

OPCION D:

PREG20099811 Se debe llevar a cabo inspecciones frecuentes en los sistemas de calentamiento tipo manifold del escape del avión a fin de minimizar la posibilidad de A

OPCION A: fuga de los gases de escape hacia la cabina de mando.

OPCION B: una pérdida de potencia debido a la contrapresión en el sistema de escape.

OPCION C: un motor con corrida en frío debido al calor extraído por el calentador.

OPCION D:

PREG20099812 Para establecer un ascenso tras un despegue en una aeronave equipada con hélice de velocidad constante, se reduce el motor a potencia de ascenso reduciendo la presión del manifold y C

OPCION A: aumentando las revoluciones mediante la reducción del ángulo de pala.

- OPCION B:** reduciendo las revoluciones mediante el decrecimiento del ángulo de pala.
OPCION C: reduciendo las revoluciones mediante el incremento del ángulo de pala.
OPCION D:
-

PREG20099813 Para desarrollar potencia y empuje máximos, se debe fijar una hélice de velocidad constante en un ángulo de pala que produzca un **B**

- OPCION A:** gran ángulo de ataque y bajas revoluciones.
OPCION B: pequeño ángulo de ataque y altas revoluciones.
OPCION C: gran ángulo de ataque y altas revoluciones.
OPCION D:
-

PREG20099814 Para el despegue, se debe fijar el ángulo de pala de una hélice de paso variable a un **A**

- OPCION A:** pequeño ángulo de ataque y altas revoluciones.
OPCION B: gran ángulo de ataque y bajas revoluciones.
OPCION C: gran ángulo de ataque y altas revoluciones.
OPCION D:
-

PREG20099815 Durante un prevuelo en clima frío, se debe poner especial atención a las líneas del respiradero de la carcasa del cigüeñal debido a que son susceptibles a obstruirse por **C**

- OPCION A:** congelamiento de aceite proveniente de la carcasa del cigüeñal.
OPCION B: humedad proveniente del aire de fuera que se ha congelado.
OPCION C: hielo proveniente de los vapores de la carcasa del cigüeñal que se han condensado y congelado en consecuencia.
OPCION D:
-

PREG20099816 ¿Cuál es lo correcto con respecto a precalentar un avión durante operaciones de clima frío? **A**

- OPCION A:** Se debe precalentar el área de cabina así como el motor.
OPCION B: No se debe precalentar el área de cabina con calentadores portátiles.
OPCION C: Se debe inyectar aire caliente directamente al motor a través de las tomas de admisión de aire.
OPCION D:
-

